

⑨ 日本国特許庁 (JP)

⑩ 特許出願公開

⑪ 公開特許公報 (A) 平4-194422

⑫ Int. Cl.

F 16 D 13/62
13/74

識別記号

庁内整理番号

A 9031-3 J
A 9031-3 J

⑬ 公開 平成4年(1992)7月14日

審査請求 未請求 請求項の数 2 (全8頁)

⑭ 発明の名称 混式クラッチ

⑮ 特 願 平2-326493

⑯ 出 願 平2(1990)11月28日

⑰ 発明者 村 杉 卓 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社
内

⑱ 出願人 日産自動車株式会社 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地

明 説 書

1. 発明の名称

混式クラッチ

2. 特許請求の範囲

(1) 内周縁から外周縁に至る溝が形成されている環状のフェーシング材が図着された第1のプレートと、

該第1のプレートに図着されたフェーシング材に圧接されることにより第1のプレートとの間に駆動力を伝達する第2のプレートとを備え、

これら第1のプレートと第2のプレートとの間
に潤滑油を供給してなる混式クラッチにおいて、

フェーシング材の内周縁に、前記間に連通する
油溜め部を形成したことを特徴とする混式クラッ
チ。

(2) 前記フェーシング材に形成される溝の内周
縁側の幅寸法を外周縁側の幅寸法より大きくした
ことを特徴とする特許請求の範囲第1項記載の混
式クラッチ。

3. 発明の詳細な説明

(産業上の利用分野)

本発明は、混式クラッチに関する。

(従来の技術)

従来の混式クラッチとしては、例えば実開昭6
2-98832号公報に開示されるものがある。

これは第14図乃至第16図に示したことく、
第1のプレート12と第2のプレート14とが交
互に複数設けられ、且つ互いに重合されて混式クラッ
チ10が構成されている。なお、第14図は
混式クラッチ10の要部断面図、第15図は第
14図における第1のプレート12の矢視A、第
16図(a)は第15図に示す第1のプレート
12のY-Y断面、(b)は同じくZ-Z断面を
示し、第1のプレート12と第2のプレート14
と潤滑油との関係を示す。

上記第1のプレート12は、内周部に形成され
た複数の放射状突起12aを介してクラッチハブ
16のスライン16aに係合され、且つ上記第
2のプレート14は、外周部に形成された複数の
放射状突起14aを介してドラム18のスライ

特開平4-194422 (2)

ン18-aに係合されている。

従って、上記第1のプレート12と第2のプレート14とが圧接された時、つまり上記クラッチ10が締結された時に、クラッチハブ16を回転させる駆動力はドラム18へ伝達される。上記第1のプレートは、両側にペーパー摩擦材よりなるフェーシング材20が固着されて成り、締結時に該フェーシング材20が第2のプレート14に接触することにより、摩擦力を高めて確実な締結を行うことができる。

また、盤式クラッチ10では非締結状態から締結状態へ移る時、上記フェーシング材20と第2のプレート14とに生じる滑り摩擦によって発生する熱を吸収するために、潤滑油を供給している。供給された該潤滑油は、上記第1のプレート12の回転により生じる遠心力によって外周部に排出される。

ところで、かかる従来の盤式クラッチでは迅速な締結を行うために第1のプレート12に設けたフェーシング材20の表面と第2のプレート14

との間隔を小さくしてある。このため、クラッチの解放状態にあっても上記フェーシング材20と第2のプレート14との間に潤滑油が浸入した状態で保持され上記第1のプレート12と第2のプレート14とが相対回転した場合に、該潤滑油の粘性により上記第1のプレート12の回転を妨げるドラグトルク(フリクショントルク)が発生する。

そこでフェーシング材20上に上記溝30を設け潤滑油の排出路とすることにより、上記第1のプレート12と第2のプレート14との間に浸入する該潤滑油量を減少させ、ドラグトルクの低減を図っていた。

(発明が解決しようとする課題)

しかしながら、フェーシング材20上に設ける溝30は、その形状や総面積に制約を受けていた。これは、盤式クラッチが締結時に第1のプレート12と第2のプレート14とに働く静止摩擦力を充分に得るために、フェーシング材20の面積を所定量以上確保する必要があるためである。

従って、上記溝30による潤滑油の排出が充分に行われず、上記第1のプレート12に設けたフェーシング材20と第2のプレート14との間へ該潤滑油が浸入してしまいドラグトルク低減効果が充分でなかった。即ち第16図(a)で示すように、内周線側において上記溝30付近へ到達した潤滑油は、上記溝30を通り外周部へ排出される。しかし、第16図(b)で示すように、内周線側において上記溝30から離れた部分へ到達した潤滑油は、上記溝30によって排出されにくく、上記フェーシング材20と第2のプレート14との間へ浸入してしまう。

この様にドラグトルク低減効果が充分でなく、動力損失を招き燃費が悪化してしまうという問題点があった。

本発明は、上記に鑑み、その目的は、フェーシング材20上に設けられた溝30による潤滑油の排出効果を高め、第1のプレート12に設けたフェーシング材20と第2のプレート14との間へ浸入する潤滑油量を減少させることにより、充分

なドラグトルク低減効果を得ることにある。

(課題を解決するための手段)

上記目的を達成するために特許請求の範囲第1項記載の発明は、内周線から外周線に至る溝が形成されている環状のフェーシング材が固着された第1のプレートと、

該フェーシング材に圧接されることにより第1のプレートとの間で駆動力を伝達する第2のプレートとを備え、

これら第1のプレートと第2のプレートとの間に潤滑油を供給してなる盤式クラッチにおいて、フェーシング材の内周線に、前記溝に連通する油溜め部を形成したことを特徴とする。

また、特許請求の範囲第2項記載の発明は、前記特許請求の範囲第1項記載の発明における盤式クラッチにおいて、

前記フェーシング材に形成される溝の内周線側の幅寸法を外周線側の幅寸法より大きくしたことを特徴とする。

(作用)

特開平4-194422 (3)

特許請求の範囲第1項記載の発明による湿式クラッチでは、供給される潤滑油が第1のプレートもしくは第2のプレートの回転によって生じる遠心力によって外周方向へ流される。フェーシング材の内周側に達した該潤滑油は油溜め部に溜められ、フェーシング材と第2のプレートとの間へ浸入する潤滑油は減少する。油溜め部に溜められた潤滑油は、油溜め部に連通する溝から筒野外周方向へ排出される。このため第1のプレートと第2のプレートとが非締結時に、フェーシング材と第2のプレートとの間へ浸入する潤滑油量は低減する。

また、特許請求の範囲第2項記載の発明による湿式クラッチでは、上記作用に加え、上記溝の内周側の幅寸法を外周側の幅寸法より大きくしたため、油溜め部に溜められた潤滑油が更に容易に上記溝から外周方向へ排出される。このため、第1のプレートと第2のプレートとが非締結時に、フェーシング材と第2のプレートとの間へ浸入する潤滑油は更に低減する。

14aを介してドラム18のスライド18aに係合されている。

従って、上記第1のプレート12と第2のプレート14とが圧接された時、つまり上記クラッチ10が締結された時に、クラッチハブ16を回転させる駆動力はドラム18へ伝達される。上記第1のプレート12は、両側にバーバー摩擦材より成るフェーシング材20が因着されており、締結時に該フェーシング材20が第2のプレート14に接触することにより、摩擦力を高めて確実な締結を行うことができる。

また、第2図に示したごとく第1のプレート12に因着したフェーシング材20には、内周側の幅寸法aが外周側の幅寸法bより大きい内周側から外周側に至る溝30aが形成されている。なお、第2図で示す第1のプレート12の矢視Bである第3図に示すように、溝30aの底部にはフェーシング材は存在せず、第1のプレート12の表面を露出させている。

更に、第2図に示す第1のプレート12のX-

(実施例)

以下、本発明の実施例を図面に基いて説明する。第1図乃至第7図に、本発明の第1実施例を示す。第1図は本発明が適用された湿式クラッチとしての湿式多板クラッチ10の要部断面図、第2図は第1図に示す湿式多板クラッチ10に用いられる第1のプレート12の矢視A、第3図は第2図に示す第1のプレート12の矢視B、第4図は第2図に示す第1のプレート12のX-X断面、第5図及び第6図は湿式多板クラッチ10内の潤滑油の流れを示し、第7図は第1のプレート12と第2のプレート14との相対回転速度に対するドラグトルクの大きさを示す特性図である。

第1図に示したことく、湿式多板クラッチ10では第1のプレート12と第2のプレート14とが交互に複数設けられ、且つ互いに重合される。第1のプレート12は内周部に形成された複数の放射状突起12aを介してクラッチハブ16のスライド16aに係合され、且つ上記第2のプレート14は外周部に形成された複数の放射状突起

X断面である第4図に示すことく、フェーシング材20の内周側はテープ形状をしており、遠心力により外周方向へ向かう潤滑油eは、この内周側のテープ形状と第1のプレート12表面とで形成される油溜め部20aに溜められる。

以上の構成により本実施例の湿式多板クラッチ10では、非締結状態における潤滑油の流れは、第5図、第6図に示すようになる。つまり、内周部より遠心力により外周部へ供給される潤滑油eは一旦油溜め部20aに溜められ、その後この油溜め部20aに連通する溝30aより外周部へ排出される。この時、第2図に示したごとく潤滑油eの排出路となる溝30aの内周側の幅寸法aが外周側の幅寸法bより大きくなっているため、油溜め部20aに溜められた潤滑油は更に容易に溝30aへ浸入し、外周部へ排出される。このため両プレート間へ浸入する潤滑油量を減少できる。

第7図は、第1のプレート12と第2のプレート14との相対回転速度に対するドラグトルクの大きさを示す特性図で、同図中実線は、従来の湿

特開平4-194422(4)

式クラッチを用いた場合のドラグトルク特性Aを示し、破線は本実施例の盤式クラッチを用いた場合のドラグ特性Bを示す。この図が示すように第1のプレート12と第2のプレート14との相対回転速度が低いときは、潤滑油の粘性により第1のプレート12に設けたフェーシング材20と第2のプレート14との間へ浸入した潤滑油はそのまま保持され、相対回転速度に比例してドラグトルクは増大する。相対回転速度が上がるとフェーシング材20に設けられた溝の効果により、上記両者間に浸入した潤滑油は両者から剥離してドラグトルクは減少するが、この特性図から明らかなように、本実施例の場合潤滑油が両者から剥離するときの相対回転速度が低く、従来に比較してドラグトルクを低下させることができる。なお、フェーシング材20に設ける溝30aは、第8図に示すごとく底部にフェーシング材を残しているものでもよく、またフェーシング材20の内周縁の形状は、第9図(a)(b)(c)に示すごときものでもよく、要するに油を纏める油纏め部が

よい。

なお、上記第1、第2実施例においては盤式クラッチとして内周縁側に放射状突起を有するものを第1のプレートとし、外周縁側に放射状突起を有するものを第2のプレートとした多板クラッチを用いて説明したが、これに限らず、例えば放射状突起を設ける側を第1、第2のプレートで上記実施例と全く逆にしたものや、また第1のプレートが1枚のみの単板クラッチにおいても本発明が適用できることは言うまでもない。

(発明の効果)

以上説明してきたように特許請求の範囲第1項記載の発明による盤式クラッチにあっては、フェーシング材の内周縁に溝へ連通する油纏め部を形成したため、フェーシング材と第2のプレートとの間へ浸入する潤滑油量を減少させることができ、この結果両プレート間に発生するドラグトルクを若しく低減することができ、動力損失を軽減し、燃費を改善することができる。

また、特許請求の範囲第2項記載の発明による

形成される形状であればよい。

第10図乃至第13図は本発明の第2実施例を示すものであり、第10図に示すように、第1実施例におけるフェーシング材20に設けられた溝30aの内周縁側の幅寸法と外周縁側の幅寸法とを同じくしたものであり、他の構成は第1実施例と同様である。

上記構成により本実施例の盤式多板クラッチ10では、非結合状態における潤滑油の流れは、第12図、第13図に示すごとく作用する。第13図は第12図の矢視Aである。つまり内周部より遠心力によって外周部へ供給される潤滑油eは、一旦油纏め部20aで纏められ、その後油纏め部20aに連通する溝30bより外周部へ排出される。これは、第1実施例に比べ排出効率は減少するが、従来と比較するとフェーシング材20と第2のプレート14との間へ浸入する潤滑油量は大幅に減少し、このためドラグトルクは低減する。また、この第2実施例においてもフェーシング材20を第8図及び第9図に示す形状にしても

盤式クラッチにあっては、前記フェーシング材に形成される溝の内周縁側の幅寸法が、外周縁側の幅寸法より大きい特許請求の範囲第1項記載の盤式クラッチとしたため、フェーシング材と第2のプレートとの間へ浸入する潤滑油量を更に減少でき、この結果両プレート間に発生するドラグトルクを若しく低減することができ、動力損失を軽減し、燃費を改善することができる。

4. 図面の簡単な説明

第1図は、本発明の第1実施例を示す要部断面図、第2図は本発明の第1実施例に用いられる第1のプレート12の正面図(第1図における矢視A)、第3図は第2図における矢視B、第4図は第2図におけるX-X断面図、第5図は盤式多板クラッチ内の潤滑油の流れを示す要部断面図、第6図は第5図に示す第1のプレート12の矢視A、第7図は本発明と従来例とを比較して示したドラグトルクの特性図、第8図は第3図に示す第1のプレートのその他の実施例に用いられるものを示した説明図、第9図は第4図に示す第1のプレート

トのその他の実施例に用いられるものを示した説明図、第10図は本発明の第2実施例の湿式クラッチに用いられる第1のプレートの正面図、第11図は第10図におけるX-X断面図、第12図は第10図乃至第11図における湿式クラッチ内の潤滑油の流れを示す要部断面図、第13図は第12図における第1のプレートの正面図(第12図における矢視A)、第14図は従来例を示す要部断面図、第15図は第14図における第1のプレートの正面図(第14図における矢視A)、第16図は第14図における湿式クラッチ内の潤滑油内の流れを示す要部断面図。

10…湿式多板クラッチ(湿式クラッチ)

12…第1のプレート

14…第2のプレート

16…クラッチハブ

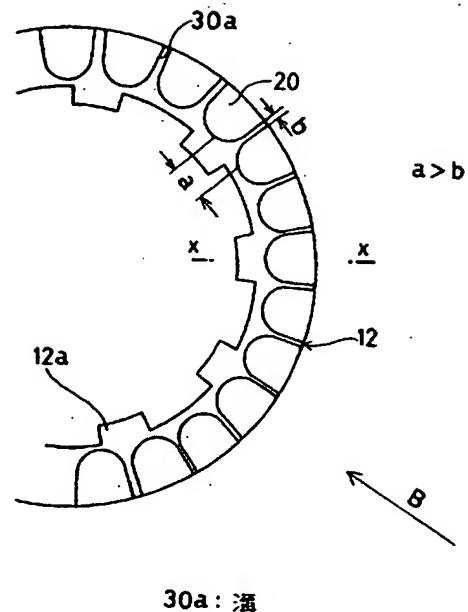
18…ドラム

20…フェーシング材

20a…油溜め部

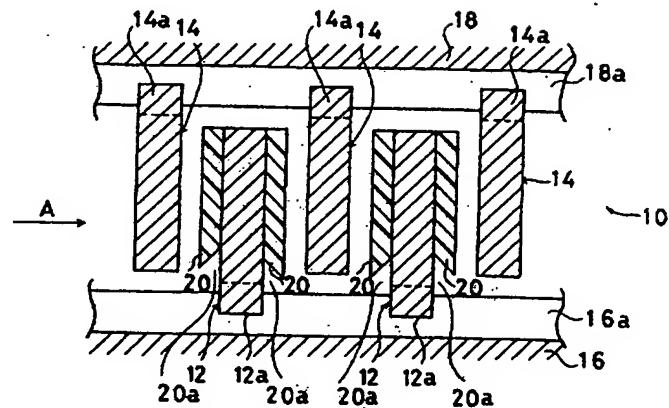
30, 30a, 30b…溝

第2図



30a: 溝

第1図



10 : 湿式多板クラッチ
(湿式クラッチ)

12 : 第1のプレート 18 : ドラム

12a : 放射状突起 18a : スラーライン

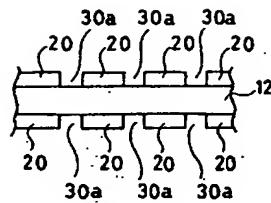
14 : 第2のプレート 20 : フェーシング材

14a : 放射状突起 20a: 油溜め部

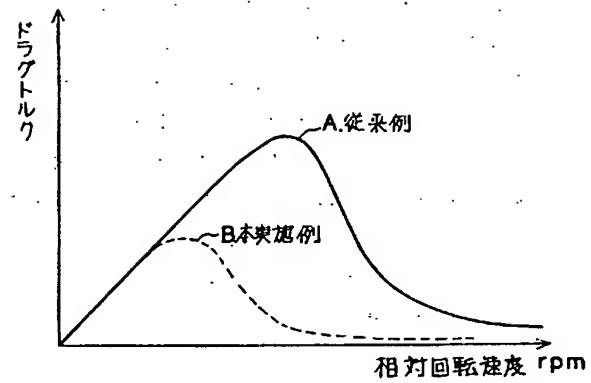
16 : クラッチハブ

16a : スラーライン

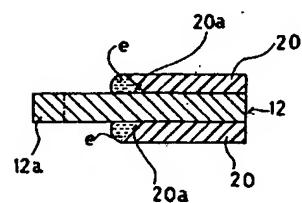
第3図



第7図

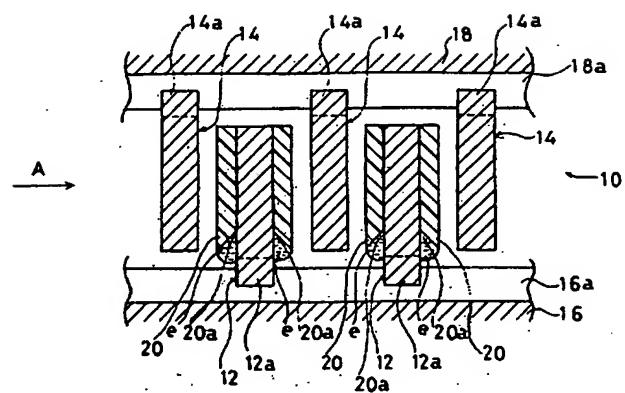


第4図

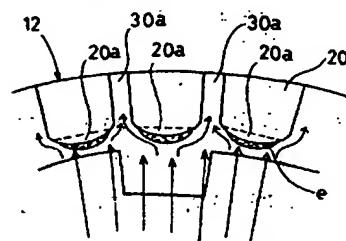


e: 润滑油

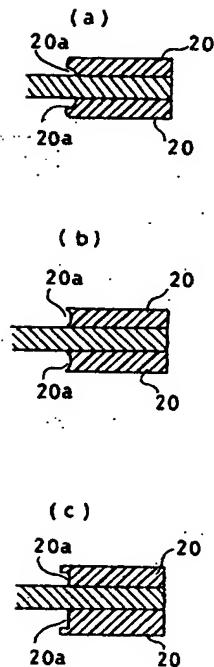
第5図



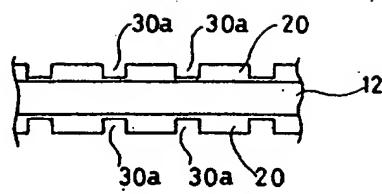
第6図



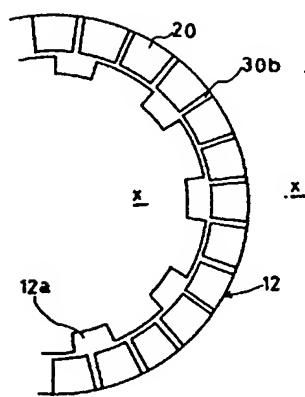
第9図



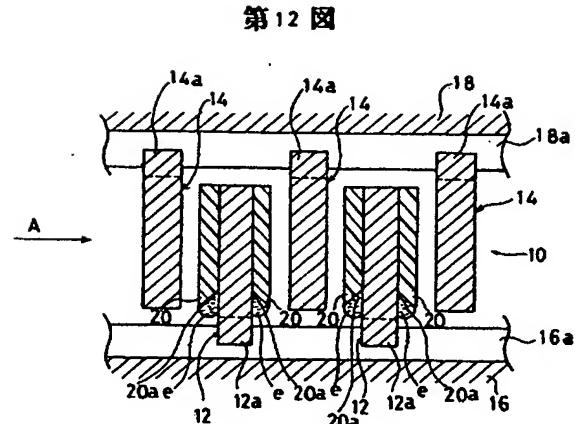
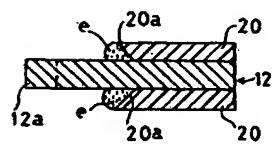
第8図

x
x

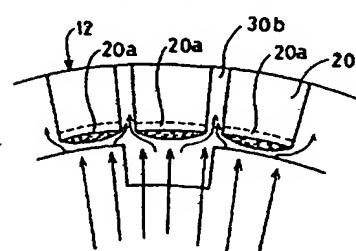
第10図



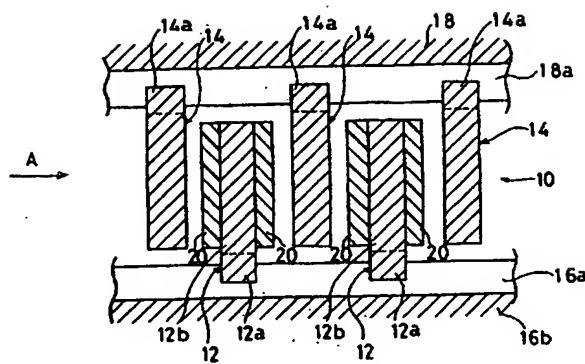
第11図



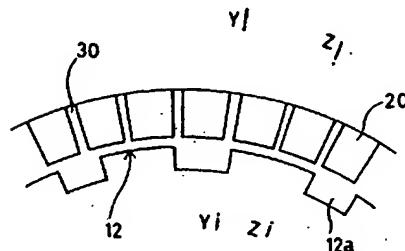
第13図



第14図



第15図



第16図

